

船舶事故調査報告書

平成25年7月18日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵 男（部会長）

委員 庄 司 邦 昭

委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成24年10月26日 02時35分ごろ
発生場所	東京都新島村新島南方沖 新島村所在の新島灯台から真方位175° 2.6海里（M）付近 （概位 北緯34° 17.4′ 東経139° 16.5′）
事故調査の経過	平成24年11月6日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	<p>A 作業船 ^{しんせい}新世丸、697トン 137003、新日本海事株式会社（船舶所有者）、共栄マリン株式会社（船舶管理会社） 60.98m×11.80m×5.45m、鋼 ディーゼル機関2基、2,942kW（合計）、平成13年3月14日</p> <p>B 漁船 ^{こんびら}金毘羅丸、12トン SO2-5092（漁船登録番号）、個人所有 11.99m（Lr）×3.83m×1.34m、FRP ディーゼル機関、356.70kW、平成3年2月19日</p>
乗組員等に関する情報	<p>A 船長A 男性 54歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和57年11月22日 免状交付年月日 平成20年7月9日 免状有効期間満了日 平成25年11月24日</p> <p>航海士A 男性 29歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成23年10月14日 免状交付年月日 平成23年10月14日 免状有効期間満了日 平成28年10月13日</p> <p>B 船長B 男性 67歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和62年8月24日 免許証交付日 平成23年9月26日</p>

	(平成29年8月23日まで有効)
死傷者等	A なし B なし
損傷	A 右舷船尾部ブルワーク擦過傷 B 船首部外板に亀裂及び破損
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか8人が乗り組み、新島南南西方沖において、南南西に向首して機関を中立運転とし、発光器付きの立方体型ブイ（以下「ブイ」という。）が3か所に設置された新島南方沖の試験海域を警戒中、単独で船橋当直中の航海士Aが、平成24年10月26日02時05分ごろ南東方約5Mにブイへ接近する2隻の漁船を認めた。</p> <p>航海士Aは、2隻の漁船へ針路変更を促すため、2隻の漁船の前路に向けて東南東進し、その後も進路を変更することなくブイへ接近する2隻の漁船に対してVHF及びサーチライトで注意喚起を行ったものの、進路に変化が見られず、1隻目の漁船との距離が約3Mとなったので、過度の接近を避けるために停船した。</p> <p>航海士Aは、1隻目の漁船が3か所に設置されたブイのうち、東側に設置されたブイ（以下「本件ブイ」という。）の東方を至近距離で通過後、後続のB船が1隻目の漁船よりも本件ブイへ接近する進路で航行していたので、機関を微速力前進としてB船の前路に向けて東進した。</p> <p>航海士Aは、サーチライトをB船の前路に照射し、注意喚起を行っていたところ、B船がA船に向けて接近していることに気付き、機関を半速力前進としてB船の船首方を通過しようとしたが、02時35分ごろ、新島南方沖において、A船の右舷船尾部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、航海士Aから報告を受けて昇橋し、A船の右舷方で停船していたB船が航行を始めたので、VHFでB船を呼び出したものの応答がなく、A船から遠ざかり、その後、夜が明けてから損傷状況の確認を行い、船舶所有者及び海上保安庁へ通報した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、00時05分ごろ東京都三宅村阿古漁港を出港し、同漁港付近の水深の浅い海域（以下「本件海域」という。）を通過後、速力約7ノットで新島と新島村式根島間に向けて北西進した。</p> <p>船長Bは、本件海域を無事に通過したことで安心し、操舵室の左舷側に配置された操縦席の椅子に腰を掛け、開けてあった左舷側の窓に左肘を置いた姿勢で自動操舵により操船中、眠気を感じ始め、椅子に腰を掛けた姿勢でいたところ、いつしか居眠りに陥った。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃で目が覚めてA船と衝突したことに気付き、直ちに機関を後進としてA船から離れた。</p>

	<p>船長Bは、停船後、様子をうかがっていたA船に動きが見られず、B船よりも大きいA船には損傷がなかったであろうと思い、静岡県下田市下田港沖の漁場に向けて航行を開始し、操業後、下田港に帰港した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 3、視界 良好 海象：波高 約1m</p>
その他の事項	<p>ブイは、16日ごろに北緯34°17'54" 東経139°16'15"、北緯34°17'54" 東経139°16'19" 及び北緯34°17'12" 東経139°16'22" の3か所に設置されていたが、本事故当時、潮流等の影響により、それぞれ約400m西方に移動していた。</p> <p>航海士Aは、過去に注意喚起を行っても無視する漁船を何度も見ていたので、今回も同じようにB船がA船に気付いているのに注意喚起を無視し、本件ブイを至近距離で避けるのでであろうと思っていた。</p> <p>航海士Aは、平成24年7月3日から本船に乗り組んでおり、船員としての経験は通算で約10か月であった。</p> <p>航海士Aは、過去に汽笛をほとんど鳴らしたことがなかったので、本事故当時、注意喚起の手段として汽笛の吹鳴を思い付かなかった。</p> <p>航海士Aは、夜間の単独での船橋当直を行うに当たり、不安はなかった。</p> <p>航海士Aは、ふだん、急激に機関を増速しないように指導されていた。</p> <p>船長Bは、本事故当時、新島と式根島間までそれほど時間がかからないと考え、レーダーを3Mレンジで表示し、自動衝突予防援助装置（ARPA）を使用していなかった。</p> <p>船長Bは、本事故発生場所が試験海域に設定され、ブイが設置されていることを知らなかった。</p> <p>船長Bは、ふだん、船橋当直中に眠気を感じた際、身体を動かしたり、コーヒーを飲んだりするなどして眠気を覚ますようにしていた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、新島南方沖において、ブイの設置された試験海域を警戒中、航海士Aが、右舷前方から本件ブイへ接近するB船の前路に接近する針路とした後、サーチライトをB船の前路に照射して注意喚起することに注意を向けて航行していたことから、B船がA船に向けて接近していることに気付いた際、機関を半速力前進としてB船の船首方を通過しようとしたが、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、新島南方沖を自動操舵で北西進中、船長Bが居眠りに陥っ</p>

	<p>た状態で航行を続けていたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、本件海域を無事に通過した安心感から気が緩んだこと、及び眠気を感じた際、居眠り防止措置を採らずに椅子に腰を掛けた姿勢で操船を続けたことから、居眠りに陥ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、新島南方沖において、A船がブイの設置された試験海域を警戒中、B船が自動操舵で北西進中、航海士Aが、右舷前方から本件ブイへ接近するB船の前路に接近する針路とした後、サーチライトをB船の前路に照射して注意喚起することに注意を向けて航行し、また、船長Bが居眠りに陥った状態で航行を続けていたため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<p>A船の船舶管理会社は、本事故後、次の安全対策を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事故の再発防止のために「警戒業務及び衝突防止策」及び「本船で可能なすべての注意喚起の手段」を操舵室内に掲示し、船橋当直者に対する指示を明確にした。 <p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船橋当直者は、船長への報告を密に行うこと。 ・ 船橋当直中に眠気を感じた場合は、椅子から離れて身体を動かしたりするなどして眠気を払うこと。